

Problematyka działań pirackich na akwenach wodnych, rozwój zjawiska, metody zwalczania

Streszczenie

Problem piractwa morskiego postrzegany jest bardzo często przez pryzmat historii zjawiska. Celem artykułu jest przedstawienie współczesnego obrazu tego rodzaju działalności przestępczej z uwzględnieniem charakterystyki transportu morskiego, historycznych uwarunkowań jego rozwoju. Opisane zostaną również miejsca szczególnie narażone na ataki, stosowane przez przestępców metody przejmowania i panowania nad statkami i wreszcie podejmowane kroki walki wypracowane przez Unię Europejską, NATO oraz inne organizacje międzynarodowe. Objętość niniejszego artykułu nie pozwala na pełny opis zjawiska. Pozwala jednak na przedstawienie podstawowych elementów problemu piractwa morskiego, które stało się stałym elementem zagrożeń dla transportu morskiego.

Słowa kluczowe Piractwo morskie, transport morski, Somalia, NATO, Unia Europejska

Charakterystyka transportu morskiego

Transport morski to podstawowa gałąź transportu na świecie w przeliczeniu na tonaż transportowanych towarów. Około 95 procent międzykontynentalnej wymiany towarowej odbywa się drogą morską. 50 procent ropy naftowej do Europy przewożone jest tankowcami. Porty europejskie i północnoamerykańskie przeladują 62,2 procent ropy surowej oraz 51,1 procent produktów pochodnych ropy naftowej¹. Dla państw wyspiarskich, takich jak: Australia, Wielka Brytania, Japonia, Indonezja czy Filipiny transport morski stanowi niemal 100 procent wymiany handlowej².

¹ K. Kubiak, *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*. Warszawa 2009, s. 23.

² J. Brdulak, *Transport morski*, [w:] *Geografia gospodarcza świata*, wyd. III zmienione, red. I. Fierli, Warszawa 2005, s. 468.

Wykorzystanie transportu morskiego determinowane jest położeniem geograficznym, strukturą handlu danego państwa lub grupy państw oraz istnieniem innych możliwości transportowych. Elementy te mają bezpośredni wpływ na wykorzystanie tego typu transportu. Transport wodny posiada wiele zalet, z których podstawowa to łatwy dostęp do akwenów wodnych, niskie koszty transportu, masowość co z kolei oznacza, że im większe ładunki tym mniejszy koszt jednostkowy, praktycznie nieograniczony zasięg obiektów pływających³. Wśród wad należy wymienić niską prędkość przewozową czy brak bezpośredniej możliwości dostarczenia ładunku do odbiorcy (konieczność przeładunku w porcie).

Morskie szlaki komunikacyjne to głównie szlaki naturalne, tu największe znaczenie mają linie komunikacyjne oceaniczne, szczególnie te łączące rejony wydobywania surowców naturalnych oraz ośrodki przemysłowe. Poza szlakami naturalnymi istotną rolę mają kanały wykonane przez człowieka, które bardzo wydawnie skracają drogi między naturalnymi akwenami. Najważniejsze to Kanał Sueski (długość 161 km), który łączy Ocean Indyjski z Atlantykiem poprzez Morze Czerwone i Śródziemne oraz Kanał Panamski (długość 83 km) łączący Ocean Atlantycki z Pacyfikiem. Na Bałtyku istotny z punktu widzenia żeglugi bałtyckiej jest Kanał Kiliński (długość 98,7 km). Infrastrukturę komunikacyjną tworzą również porty będące infrastrukturą techniczną na styku wody i lądu przygotowane do obsługi transportu morskiego. Jest ich wiele rodzajów np. handlowe, pasażerskie, wojenne czy jachtowe. Wiele dużych portów morskich posiada wydzielone strefy dla obsługi w. w. Największe porty morskie znajdują się w Azji. W pierwszej dwudziestce największych aż 14 znajduje się na tym kontynencie, z czego 7 w Chinach. Inaczej wygląda zestawienie największych portów obsługujących transport kontenerowy. Tutaj porty w Antwerpii, Hamburgu i Rotterdamie plasują się w pierwszej dwudziestce oraz amerykańskie Los Angeles, Long Beach i New York. Oto dwadzieścia największych portów:

1. Szanghaj (Chiny),
2. Singapur (Singapur),
3. Rotterdam (Holandia),
4. Guangzhou (Chiny),
5. Ningbo (Chiny),
6. Tianjin (Chiny),
7. Qingdao (Chiny),
8. Qinhuangdao (Chiny),
9. Hong Kong (Chiny),

³ J. Neither, *Transport międzynarodowy*, Warszawa 2005, s. 31.

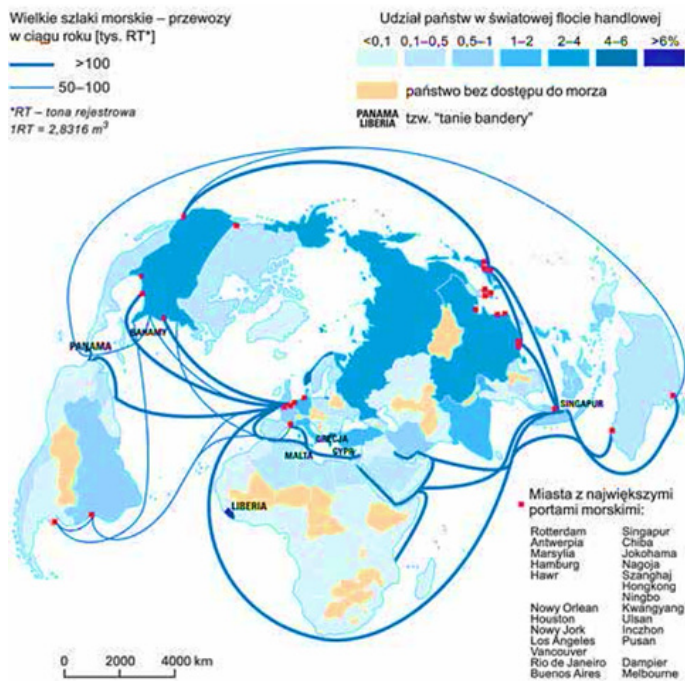
10. Luizjana Południowa (USA),
11. Houston (USA),
12. Shenzen (Chiny),
13. Dalian (Chiny),
14. Port Hedland (Australia),
15. Nagoja (Japonia),
16. Antwerpia (Belgia),
17. Port Kelang (Malezja),
18. Dampier (Australia),
19. Chiba (Japonia),
20. Ulsan (Korea Południowa)⁴.

W ostatnich latach wyraźnie wzrosła rola morskiego transportu kontenerowego obsługiwanego poprzez specjalnie skonstruowane statki posiadające ładownie wyposażone w prowadnice umożliwiające załadunek pionowy kontenerów. Najważniejsze szlaki kontenerowe łączą Europę z Azją, Ameryką Północną oraz Azję z wybrzeżem zachodnim Ameryki Północnej. Natomiast z upływem czasu wyraźnie zmniejsza się udział przewozów pasażerskich w transporcie morskim, na co wpływ ma przede wszystkim mała prędkość przemieszczania w transporcie wodnym. W zakresie przewozu osób rozwija się jedynie turystyka morska oraz przewozy promowe na niewielkich odległościach.

Zgodnie z danymi z 2010 r. na świecie pływa 103 000 statków handlowych, z czego aż 7986 pod banderą niewielkiej Panamy. Związane jest to z funkcjonowaniem tzw. tanich bander, do których należy Panama. Inne kraje oferujące szczególnie korzystne przepisy podatkowe oraz zaniżone standardy socjalne dla marynarzy to: Bahama, Wyspy Marshalla, Liberia czy Cypr. Szacuje się, że około 65 procent wszystkich statków handlowych pływa w ramach tanich bander. Z tym związanych jest wiele problemów, ponieważ w prawie morskim zwierzchnictwo nad statkiem sprawuje państwo jego bandery, natomiast wiele krajów tanich bander to państwa niebędące w stanie wypełniać żadnych obowiązków wynikających z faktu bycia państwem bandery. Przykładem jest Liberia, która od lat nie realizuje swoich obowiązków w tym zakresie. Dążenie do obniżania obciążeń podatkowych spowodowało, że również większość polskich statków pod koniec XX-tego wieku została zarejestrowana pod banderami takich państw, jak Antigua i Barbuda, Bahama, Barbados, Belize, Bermudy (UK), Boliwia, Birma/

⁴ Źródło: <http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLD%20PORT%20RANKINGS%202010.pdf>, [dostęp: 19.11.2017].

Myanmar, Kambodża, Kajmany (UK), Komory, Cypr, Gwinea Równikowa, Niemiecki Rejestr Statków (German International Ship Register – GIS), Gibraltar (UK), Honduras, Jamajka, Liban, Liberia, Malta, Wyspy Marszala (USA), Mauritius, Antyle Holenderskie, Panama, São Tomé i Príncipe, St. Vincent i Grenadines, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu⁵.



Rys. 1. Główne szlaki i porty morskie

Źródło: R. Wers, Wydawnictwo Edukacyjne Wiking, www.wiking.edu.pl [dostęp: 19.11.2017].

Piractwo morskie oraz inne rodzaje działań przestępczych na morzu

Transport morski, podobnie jak inne rodzaje przewozu towarów czy osób, narażony jest na różnego rodzaju działania przestępcze. Działania te mają związek z charakterem transportu wodnego, jego popularnością oraz wartością przewożonych towarów oraz potencjalnym zagrożeniem wynikającym z niestandardowym wykorzystaniem transportowanych materiałów. Łatwo wyobrazić sobie eksplozję ładunku wybuchowego na pokładzie tankowca, w którego ładowniach znajduje się wiele tysięcy ton ropy naftowej.

⁵ http://mminakowski.republika.pl/tanie_bandery_i_itf.htm [dostęp: 19.11.2017].

Działania przestępcze w omawianym obszarze to:

- terroryzm morski,
- piractwo,
- rozbójnictwo morskie,
- nielegalna migracja,
- oszustwa ubezpieczeniowe,
- kradzież ładunków,
- celowe zanieczyszczanie środowiska naturalnego,
- pospolite przestępstwa kryminalne,
- naruszenia zasad bezpieczeństwa żeglugi,
- działania powstańcze na morzu,
- łamanie postanowień prawa międzynarodowego z zakresu swobody żeglugi,
- nielegalne, nieraportowane i nieuregulowane połowy⁶.

Niniejsze opracowanie w swoim założeniu nie opisuje problemu terroryzmu morskiego ze względu na szeroki zakres zjawiska oraz odmienność działań terrorystycznych w zestawieniu z aktami przestępczymi, jednak ze względu na pewne powiązania należy nieco szerzej omówić kwestie wiążące obydwie zjawiska. Poza oczywistymi różnicami dotyczącymi motywacji piratów, którzy dążą do maksymalizacji zysków oraz piratów pragnących realizacji określonych celów ideologicznych czy religijnych, czy też osiągnięcia efektu zastraszenia, wiele elementów sposobu działania jest zbieżnych.

Obydwu aktów dopuszczają się zorganizowane grupy przestępcze, wykorzystując przemoc i zastraszanie, a ich ofiarami najczęściej padają nieuzbrojeni cywile. Często terroryści metodami piratów próbują pozyskać środki na prowadzenie działalności terrorystycznej. Równie często pojawiają się formy współpracy dobrowolnej lub wymuszonej pomiędzy piratami i terrorystami, z tym, że to piraci częściej zmuszani są do dzielenia się zyskami z terrorystami⁷. Pomimo wielu zbieżności w działaniu przestępczym związanym z terroryzmem i piractwem, zakładany cel jednoznacznie rozróżnia obydwie zjawiska.

Ze względu na wielość rodzajów działań przestępczych na morzu istotną kwestią pozostaje dokładne określenie definicji piractwa morskiego, które jest tematem niniejszego opracowania. Jedną z najbardziej precyzyjnych definicji

⁶ R. Rokiciński, T. Szubrycht, *Gospodarka morska w świetle wybranych zagadnień współczesnego świata*, Gdynia 2006, s. 45-98.

⁷ D.J. Puchała, *Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach*, Contemporary Security Policy, kwiecień 2005, t. 26, nr 1, s. 19.

opracowało ONZ w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. Artykuł 101 konwencji wymienia czyny uznawane za piractwo:

- a) bezprawny akt przemocy i grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony
 - na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na takim statku morskim lub powietrznym,
 - przeciwko statkowi morskemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa,
- b) wszelki akt dobrowolnego udziału w korzystaniu ze statku morskiego lub powietrznego, jeżeli sprawca wiedział o okolicznościach nadających takiemu statkowi charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- c) wszelki akt podżegania do popełniania czynów określonych w punktach a i b lub wszelki akt ułatwiania popełniania takich czynów⁸.

Piractwo morskie pociąga za sobą wiele skutków negatywnych, takich jak: zagrożenie dla życia marynarzy, niepokój ich rodzin oraz poważne skutki ekonomiczne. Te nie są łatwe do dokładnego oszacowania, ponieważ dane dotyczące przekazywanych okupów objęte są klauzulami niejawności. Również wydatki ponoszone na ubezpieczenia trudno jest dokładnie określić. Biorąc pod uwagę jedynie ubezpieczenia statków zagrożonych piractwem somalijskim, ich szacunkowa wysokość w skali roku waha się od 460 mln USD do nawet 3,2 mld USD.

Historyczne uwarunkowania rozwoju piractwa morskiego

W opisie piractwa morskiego należy sięgnąć do czasów odległych nam historycznie, ponieważ zjawisko to towarzyszy ludzkości od czasu, gdy człowiek skonstruował statek i udał się nim w podróż, zabierając ze sobą mniej lub bardziej cenny ładunek. Pierwsze wzmianki historyczne pochodzą z 1350 r. p.n.e. z Egiptu, gdzie autor inskrypcji na kamiennej tabliczce informuje faraona o licznych napadach pirackich na wybrzeże państwa egipskiego⁹. Pierwszym najbardziej zagrożonym akwenem było Morze Śródziemne, gdzie skupiała się większość

⁸ M.H. Koziński, *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002, s. 142-143.

⁹ W. Tarnowski, *Piraci i rozboje morskie*, Wydawnictwo Atlas, Wrocław 1991, s. 5-9.

starożytnej wymiany handlowej z wykorzystaniem transportu morskiego. Nawet rzymianie dostrzegli problem, który miał bezpośredni wpływ na zmniejszenie wpływów do kasy państwowej¹⁰.

„Rzemiosło” piractwa profesjonalnie opanowali wikingowie podróżujący w celach handlowych i poznawczych, co później przerodziło się w wyprawy łupieżcze. Związane było to z ograniczonymi terenami do zamieszkania oraz wyżym demograficznym. Pewne znaczenie miał również fakt, iż prawo wikingów za pewne przestępstwa przewidywało karę wygnania. Pierwsza wzmianka o ataku wikingów na klasztor w Lindsfarne w Anglii pochodzi z 793 r. n.e.¹¹

Okres wielkich odkryć geograficznych to również czas rozwoju piractwa w formie zbliżonej do znanej nam współcześnie. Otwarcie dróg wymiany handlowej pomiędzy Hiszpanią, Portugalią i obiema Amerykami przyczyniło się m.in. do rozwoju piractwa w tych rejonach. Szacuje się, że w pierwszej połowie XVI wieku do Hiszpanii przywieziono drogą morską ok. 300 ton złota oraz 25 ton srebra oraz duże ilości kamieni szlachetnych. Wraz z rozwojem potęg morskich, jakimi była Hiszpania i Portugalia, kraje te dążyły do uzyskania wyłączności na transport morski, co udało się osiągnąć w 1493 r. na mocy bulli papieża Aleksandra VI.

Koniec XVII wieku był okresem względnego spokoju i braku wojen, co pozostawiło bez zajęcia wielu marynarzy marynarki wojennej. Okres ten zwany jest złotą erą piractwa, a piraci pochodzący z Anglii, Szkocji, Walii, Szwecji, Holandii czy Francji operowali u karaibskich i południowych wybrzeży Afryki. Napadali głównie na statki handlowe, atakując z dala od lądu i kradnąc głównie artykuły codziennego użytku oraz żywność. Na początku XIX wieku piractwo morskie znikło, ponownie odrodziło się pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku. Wpływ na to miał szereg konfliktów zbrojnych na świecie oraz katastrof naturalnych. Przykłady zostaną przytoczone w dalszej części artykułu.

Rejony świata szczególnie zagrożone aktami piractwa

Współczesne piractwo morskie szczególnie gwałtownie rozwinęło się po zakończeniu zimnej wojny, chociaż jego współczesne początki umieszcza się w latach 60. XX wieku. Rozwój po rozpadzie systemu dwubiegunowego wiąże się ze zmniejszeniem obecności morskich sił narodowych na akwenach wodnych.

¹⁰ Ł. Dzieścielski, *Piractwo morskie – odrodzenie zła jako problem ludzkości – ujęcie retrospektywne i współczesne*, „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego WSOWL” 2011, s. 20.

¹¹ M. Durawa, *Normandia – na szlaku wypraw Wikingów*, <http://wiadomosci.onet.pl/1-161097,1292,2,-kioskart.html> [dostęp: 20.11.2017].

Wcześniej obydwa mocarstwa kontrolowały się nawzajem również na drogach morskich, co uniemożliwiało przeprowadzanie ataków pirackich. Ponadto wraz z końcem zimnej wojny ujawniło się wiele konfliktów regionalnych o większym zasięgu, wcześniej tłumionych działaniami supermocarstw.

Wybrzeże Somalii uważane jest za najbardziej niebezpieczne pod względem piractwa. Jest to niezwykle istotny rejon szlaków morskich pomiędzy Europą i Oceanem Indyjskim. Ominięcie tego rejonu wymagałoby wydłużenia czasu podróży do nawet 20 dni, co w przeliczeniu na koszty obsługi dużego tankowca mogłoby wynieść nawet milion dolarów. Rozkład instytucji państwowych w Somalii spowodował konieczność ochrony somalijskich wód terytorialnych przez rybaków zorganizowanych w odpowiednie grupy. Ingerencja obcych jednostek połowowych prowadziła do zubożenia wód somalijskich w ławice tuńczyka. Ponadto katastrofalne tsunami w 2005 r. zniszczyło około 2400 rybackich łodzi. W sytuacji i tak niezwykle biednego społeczeństwa (dochód narodowy w 2010 roku wynosił około 600 dolarów na osobę) skierowanie zorganizowanych grup na drogę przestępstwa było tylko kwestią czasu.



Rys. 2. Wybrzeże Somalii z zaznaczonymi miejscami ataków pirackich

Źródło: Q&A: *Somali piracy*, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7734985.stm> [dostęp: 5.12.2017].

Ataki piratów mają miejsce również w **Afryce Zachodniej**, gdzie pływa wiele statków przewożących surowce energetyczne między innymi ropę naftową z Nigerii. Tutaj miały miejsce ataki pirackie w stosunku do licznych statków oczekujących na redzie portu Lagos. Port ten nie był w stanie w latach 70. XX wieku dokonywać obsługi takiej ilości statków. Rejon uznano za największy „korek morski” na świecie. Statki oczekiwały tu nawet rok na dokonanie przeładunku. Piraci początkowo atakowali małe jednostki, by z czasem rozwinąć możliwości atakowania dużych jednostek. Wraz ze zwiększeniem liczby ataków pirackich rosła presja międzynarodowa na Nigerię, aby rozwiązała groźny problem. Nigeria nie posiadała marynarki wojennej ani służb granicznych broniących granicy morskiej. Powołano Nigeryjską Obronę Wybrzeża, w której skład weszły mobilne jednostki policji. Jednocześnie wycofano z Lagos wszelkie jednostki pływające mogące być wykorzystane przez piratów¹².



Rys. 3. Obszary dużej aktywności piratów

Źródło: *Piracy hot spots ICC International Maritime Bureau*, <http://www.southchinasea.org/docs/GallettiPiracy.pdf> [dostęp: 17.11.2017].

Aktywność piratów obejmuje również szlak handlowy pomiędzy Dalekim Wschodem i Europą, gdzie przepływa około połowa światowego transportu morskiego, czyli **cieśninę Malakka**. W tym rejonie swoistą sławę uzyskała Madame Wong, zwana Lady Honkong. Kobieta odziedziczyła „interes” po mężu, który został zamordowany w 1947 r. Madame rozwinęła go do liczby około 8000 żołnierzy

¹² H. Mąka, *Piraci naszych czasów*, OGLOB, Szczecin 1987, s. 72.

oraz 150 dżonek, poza tym wyposażyła swoją „armię” w najnowocześniejszą broń, założyła firmę spedycyjną w Hongkongu, co wyraźnie usprawniło działalność¹³.

Po amerykańskiej inwazji w Wietnamie zwiększyła się dostępność broni na tym terenie, co wpłynęło na rozwój piractwa w latach 70. XX wieku.

Zubożenie krajów **wybrzeża Azji Południowej** w wyniku tsunami z 2004 r. wpłynęło na rozwój piractwa w tym rejonie przez zdesperowanych rybaków oraz pracowników przemysłu turystycznego, pozbawionych środków do życia.

Produkcja i handel narkotyków w **Ameryce Południowej** głównie w Kolumbii wpływa na rozwój piractwa w tej części świata. Napady najczęściej dotyczą statków przewożących narkotyki.

Od końca pierwszego dziesięciolecia obecnego wieku notuje się systematyczny spadek liczby ataków pirackich od 544 w 2011 r. do 298 w 2013¹⁴. Tendencja ta związana jest ze zwiększeniem ochrony statków poruszających się w niebezpiecznych rejonach. Armatorzy ponoszą nie tylko koszty ochrony, ale również stawki ubezpieczeniowe, które wyraźnie wzrosły¹⁵.

Zwalczanie zjawiska piractwa morskiego

Aby przejść do omówienia metod i sposobów zwalczania przestępstw piractwa morskiego, należy wspomnieć krótko o przyczynach jego rozwoju. Według Martina Murphy’ego podstawowe przyczyny to:

- brak bezpieczeństwa,
- niedostateczne rozwiązania prawne,
- korzystne położenie geograficzne,
- konflikty zbrojne,
- problemy państw w utrzymaniu instytucji państwowych,
- tradycje historyczne,
- nieadekwatnie wysokie zyski do ponoszonego kosztu i ryzyka¹⁶.

W podejściu idealistycznym rozwiązanie problemu piractwa leży w zniesieniu wymienionych wyżej przyczyn. Nie wydaje się to możliwe przynajmniej w odniesieniu do części z nich.

¹³ Ibidem, s. 24.

¹⁴ Raport Międzynarodowej Organizacji Morskiej, www.imo.org [dostęp: 5.12.2017].

¹⁵ Koszty piractwa morskiego, www.marynarz.org/artykuy/piractwo/33-koszty-piractwa-morskiego [dostęp: 5.12.2017].

¹⁶ M.N. Murphy, *Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?*, [w:] *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai 2011, s. 36-37.

Instytucją upoważnioną do tworzenia przepisów dotyczących żeglugi jest Międzynarodowa Organizacja Morska, skupiająca 162 państwa. Organizacja tworzy Prawo morza¹⁷. Określa ono prawną sytuację akwenów morskich oraz statków, ponadto ustala zasady korzystania z obszarów morskich znajdujących się poza zasięgiem legislacyjnym państw nabrzeżnych, ujednocila również przepisy prawa dotyczące obrotu morskiego¹⁸. Przepisy Prawa morza stanowią, że na akwenach morza otwartego nie ma ograniczeń swobodnej żeglugi, również w zakresie układania kabli na dnie morskim, rybołówstwa, badań naukowych oraz budowy sztucznych wysp.

Paradoksalnie część fundamentalnych zapisów ogranicza możliwość walki z piractwem oraz innymi formami przestępczości. Chodzi tu między innymi o trzy zasady:

- wolność mórz;
- swobodę żeglugi;
- prymat uprawnień państwa bandery.

Ograniczenia te dotyczą przede wszystkim działań prewencyjnych, potencjalnie najbardziej skutecznych w zwalczaniu przestępstw nie tylko piractwa morskiego. Ograniczenia te dotyczą również kwestii kontroli czy też pościgu jednostki podejrzewanej o prowadzenie działalności przestępczej.

Organizacje międzynarodowe, dążąc do rozwiązania problemu piractwa morskiego, stworzyły rozwiązanie prawne pozostające w zgodzie z Prawem morza, pozwalające jednak na podjęcie skutecznej walki z tym zjawiskiem. Unia Europejska przyjęła dwa rozwiązania, z których pierwsze zmierza do rozwiązania problemu poprzez utworzenie systemu monitoringu statków na akwenach Unii Europejskiej. Monitoring opiera się na wykorzystaniu systemu Vessel Traffic Management Information System VTMISS. Jego elementami są:

- system nadzoru ruchu statków,
- system automatycznej identyfikacji,
- systemy meldunkowe obiektów pływających,
- krajowy system wymiany informacji¹⁹.

System działa w ten sposób, że sygnał nadawany przez statki odbierany jest poprzez urządzenia nabrzeżne, co pozwala na identyfikację jednostki oraz

¹⁷ *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Gdynia 2009.

¹⁸ www.lex.com.pl/serwis/du/2002/0544.htm [dostęp: 9.12.2017].

¹⁹ P. Mickiewicz, *Terroryzm morski i piractwo. Analiza zjawiska i formy przeciwdziałania na wybranym przykładzie*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2010, nr 2, s. 46.

kontrolę trasy przemieszczania. Sygnał za pośrednictwem satelitarnego systemu INMARSAT-C nadawany jest co godzinę. System VTMISS współpracuje z innymi, których przeznaczenie pierwotne było często zupełnie odbiegające od aktualnego. Dzięki temu powstała możliwość skutecznej kontroli ruchu statków, z uwzględnieniem jednostek niebezpiecznych dla normalnego ruchu morskiego. Wykrywanie takich statków pozwala na przeprowadzenie potencjalnej kontroli w ramach tzw. prawa wizyty. Procedura polega na uprzedzeniu kapitana okrętu o planowanym sprawdzeniu. Ten zobowiązany jest do przygotowania załogi oraz udostępnienia wszystkich pomieszczeń statku oraz niezbędnej dokumentacji. W przypadku wykrycia nieprawidłowości kierowany jest do wskazanego portu²⁰.

Organizacją aktywną w zakresie zwalczania piractwa morskiego jest ONZ. Opierając się na VII rozdziale Karty Narodów Zjednoczonych, wydało liczne rezolucje wspierające walkę z piractwem w rejonie wybrzeża Somalii. Jedną z najbardziej doniosłych nr 1816 z 2.06.2008 r. upoważniała państwa współpracujące z rządem somalijskim do wpływania na wody terytorialne Somalii w celu skutecznej ochrony statków przewożących pomoc humanitarną dla tego państwa²¹. Rezolucja nr 1846 przedłużyła powyższą zgodę na kolejny rok. Rezolucje odnoszące się do walki z przestępstwami na wodach terytorialnych Somalii, ONZ wydawało do 2011 roku. Bezpieczeństwu wód w Zatoce Gwinejskiej poświęcone zostały dwie kolejne rezolucje z 2011 oraz 2012 roku. ONZ docenia również wagę współpracy z innymi instytucjami zwalczającymi piractwo morskie, w tym między innymi z Międzynarodową Organizacją Morską. Działania ONZ w rejonie wybrzeży Somalii wspierane były również przez pakt północnoatlantyczny. Aktywność paktu polegała na prowadzeniu operacji morskich, wzmacnianiu zdolności obronnych państw zapalnego rejonu Afryki oraz wspieraniu pozytywnych działań. W ramach operacji Allied Protector siły NATO konwojowały statki dostarczające pomoc humanitarną dla Somalii, ponadto prowadziły działania demonstracji siły oraz rozpoznawcze²². Jedną z form walki z piractwem somalijskim było nadawanie audycji radiowych w stacjach tego kraju edukujących oraz zniechęcających obywateli tego kraju do udziału w działaniach grup pirackich. Prowadzona strona internetowa NATO Shipping Center przekazuje oraz codziennie aktualizuje informacje na temat położenia statków pirackich. Tworzy swoisty pomost pomiędzy siłami NATO oraz statkami handlowymi²³. Można zauważyć

²⁰ K. Kubiak, P. Mickiewicz, M. Rosiak, A. Szulczewski, *Koncepcja działania grupy kontrolno-inspekcyjnej w warunkach MW RP*, „Przegląd Morski” 2002, nr 4.

²¹ <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/77/PDF/N0836177.pdf?OpenElement> [dostęp: 13.12.2017].

²² *NATO w pozimnowojennym środowisku (nie)bezpieczeństwa*, red. M. Pietraś, J. Olchowski, Lublin 2011, s. 347.

²³ <http://www.shipping.nato.int/Pages/default.aspx> [dostęp: 13.12.2017].

zwiększone zainteresowanie NATO rejonem pozostającym wcześniej poza tradycyjnym obszarem zainteresowań paktu. Wskazuje to na powagę, z jaką traktowane są międzynarodowe szlaki morskie oraz uzależnienie handlu światowego od przepustowości, na co wpływ ma również bezpieczeństwo tych tras. W tym miejscu należy dostrzec, iż również bezpieczeństwo energetyczne świata w dużym stopniu uzależnione jest od nieograniczonej możliwości transportu ropy czy gazu.

Rejon wybrzeży Somalii jest tak poważnym zagrożeniem dla transportu morskiego, że nie tylko UE czy NATO podejmują działania zwiększające poziom bezpieczeństwa statków w tym rejonie. W 2007 r. na podstawie rozdziału VIII Karty Narodów Zjednoczonych akceptację dla podjęcia operacji pokojowej otrzymała Unia Afrykańska. Podjęte działania zmierzały do przywrócenia pokoju w Somalii, poprzez nawiązanie współpracy z tymczasowym rządem tego kraju oraz podjęcie walki z islamskimi bojówkami Al Shabaah. Po włączeniu wsparcia Unii Europejskiej w ramach misji AMISOM prowadzono szkolenia dla somalijskich sił bezpieczeństwa w Ugandzie²⁴. Rejon Afryki pozostaje najmocniej dotknięty problemem piractwa, jednak słabość organizacji tego kontynentu, między innymi Unii Afrykańskiej, nie pozwala na podjęcie skutecznej walki z piractwem bez wsparcia UE czy NATO. Współpraca ta pozwala na zdobywanie niezbędnego doświadczenia przez organizacje afrykańskie oraz na podniesienie poziomu skuteczności w walce z piractwem.

Zagrożenia dla transportu morskiego w rejonie wybrzeża Somalii zaktywizowały do podjęcia działań również Ligę Państw Arabskich, pragnących chronić transporty ropy naftowej. Poważne straty notował Egipt, tracąc wpływy z poboru opłat za korzystanie z Kanału Sueskiego. Mimo poważnych zagrożeń dla krajów Ligii, nie udało jej się powziąć istotniejszych działań poza wstąpieniem do wielonarodowej Połączonej Grupy Bojowej 151 oraz pozostaniem członkiem Grupy Kontaktowej do spraw Piractwa Wybrzeży Somalii.

Podsumowanie

Współczesne problemy walki z piractwem nie mają nic wspólnego z obrazem piratów wypromowanym przez filmy czy powieści przygodowe. Współcześni piraci to bezwzględni przestępcy korzystający z nowoczesnych środków transportu, łączności czy broni. Ich podstawowym celem jest zysk do którego dążą bez jakichkolwiek zahamowań. Walka z nimi wymaga podjęcia nieszablonowych działań

²⁴ <http://www.unhcr.org/refworld/country,,,RESOLUTION,SOM,,46cbdf692,0.html> [dostęp: 21.12.2017].

wymagających zaangażowania instytucji międzynarodowych oraz rządów krajów dotkniętych bezpośrednio plagą piractwa. Analizując rozwój piractwa w XXI wieku, zauważalne jest zmniejszenie liczby ataków przestępczych, co można wiązać z podjęciem aktywnych i konkretnych działań, głównie przez NATO i UE.

Przyszłość piractwa z pewnością uzależniona będzie od istnienia krajów czy regionów dotkniętych klęskami naturalnymi, wojnami domowymi czy też katastrofami humanitarnymi. Stąd też potrzeba dostrzegania oraz rozwiązywania tego rodzaju problemów, udzielania niezbędnego wsparcia oraz budowania tradycji demokratycznych. W dotychczasowych doświadczeniach widać spóźnione reakcje instytucji międzynarodowych podejmujących działania dopiero w obliczu zagrożenia własnych interesów. Jest to surowa ocena wynikająca z oceny chociażby rozwoju piractwa somalijskiego, gdzie nie dostrzeżono problemu biedy po katastrofalnym tsunami, wykorzystano słabość instytucji państwa, eksploatując łowiska tego kraju. Doprowadziło to do powstania grup samoobrony, które z czasem podjęły działania przestępcze. Dopiero wtedy społeczność międzynarodowa dostrzegła problem. Natomiast prawdziwa skuteczność i profesjonalizm to zwalczanie źródeł zagrożeń a nie skutków. Pozostaje mieć nadzieję, że doświadczenia somalijskie nauczą społeczność międzynarodową odpowiednich zachowań oraz szybkiego reagowania w obliczu zagrożeń piractwem morskim.

Bibliografia

1. Brdulak J., *Transport morski*, [w:] *Geografia gospodarcza świata*, wyd. III zmienione, red. I. Fierli, Warszawa 2005.
2. Durawa M., *Normandia – na szlaku wypraw Wikingów*, <http://wiadomosci.onet.pl/1-161097,1292,2,kioskart.html>.
3. Dzieścielski Ł., *Piractwo morskie – odrodzenie zła jako problem ludzkości – ujęcie retrospektywne i współczesne*, „Zeszyty Naukowe Ruchu Studenckiego WSOWL” 2011.
4. Koziński M.H., *Morskie prawo publiczne*, Gdynia 2002.
5. Kubiak K., *Przemoc na oceanach. Współczesne piractwo i terroryzm morski*, Warszawa 2009.
6. Kubiak K., Mickiewicz P., Rosiak M., Szulczewski A., *Koncepcja działania grupy kontrolno-inspekcyjnej w warunkach MW RP*, „Przegląd Morski” 2002, nr 4.
7. *Leksykon bezpieczeństwa morskiego*, Gdynia 2009.
8. Machowski J., *Piractwo w świetle historii i prawa*, Warszawa 2000.
9. Mąka H., *Piraci naszych czasów*, OGLOB, Szczecin 1987.
10. Mickiewicz P., *Terroryzm morski i piractwo. Analiza zjawiska i formy przeciwdziałania na wybranym przykładzie*, „Przegląd Bezpieczeństwa Wewnętrznego” 2010, nr 2.

11. Murphy M.N., *Future Scenarios and Future Threats: What Happens if Piracy is not Controlled, and How Might Manifestations Change?*, [w:] *Conference on Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy*, Dubai 2011.
12. Neither J., *Transport międzynarodowy*, Warszawa 2005.
13. Porada J., *Współczesne piractwo morskie. Środki obrony biernej i czynnej statków*, Szczecin 2007.
14. Puchała D.J., *Of Pirates and Terrorists: What Experience and History Teach*, „Contemporary Security Policy”, kwiecień 2005, t. 26, nr 1.
15. *NATO w pozimnowojennym środowisku (nie)bezpieczeństwa*, red. M. Pietraś, J. Olchowski, Lublin 2011 r., <http://www.shipping.nato.int/Pages/default.aspx>.
16. Rokiciński R., Szubrycht T., *Gospodarka morska w świetle wybranych zagadnień współczesnego świata*, Gdynia 2006.
17. Tarnowski W., *Piraci i rozboje morskie*, Wyd. Atlas, Wrocław 1991.
18. http://mminakowski.republika.pl/tanie_bandery_i_itf.htm.
19. *Raport Międzynarodowej Organizacji Morskiej*, www.imo.org.
20. *Koszty piractwa morskiego*, www.marynarz.org/artykuy/piractwo/33-koszty-piractwa-morskiego.
21. www.lex.com.pl/serwis/du/2002/0544.htm.
22. <http://www.unhcr.org/refworld/country,,RESOLUTION,SOM,,46cbdf692,0.html>.

**Problematyka działań pirackich na akwenach wodnych,
rozwoj zjawiska, metody zwalczania**

Abstract

The problem of maritime piracy is often perceived through the history of this phenomenon. The aim of the article is to show modern image of this type of criminal activity, taking into account the characteristics of the sea transport, historical conditions of its development. There will also be described places particularly exposed to attacks, methods of taking over and controlling ships by criminals and finally measures developed by European Union, NATO and other international organizations. The volume of this article will not allow to present a full description of the phenomenon. However, it allows to show basic elements of maritime piracy problem, that has become a permanent element of threats to sea transport.

Keywords: piracy, sea transport, Somalia, NATO, European Union.